

STUDI KELAYAKAN FUNGSI PELABUHAN DWIKORA PONTIANAK PASCA BEROPERASINYA PELABUHAN KIJING KABUPATEN MEMPAWAH

Alifia Heresa Putri¹⁾, Johnny MTS²⁾, Riyanny Pratiwi³⁾

¹⁾ Jurusan Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura Pontianak

^{2,3)} Dosen Teknik Kelautan, Universitas Tanjungpura Pontianak

Email : alifiaheresa07@gmail.com

ABSTRAK

Pelabuhan Dwikora Pontianak adalah pelabuhan utama yang terletak di Kota Pontianak, Kalimantan Barat. Namun pada beberapa tahun terakhir kondisi Pelabuhan Dwikora Pontianak dinilai sudah kurang layak untuk beroperasi maksimal dikarenakan memiliki kapasitas yang terbatas untuk kapal besar dan mengalami pendangkalan. Maka dari itu, pemerintah saat ini sedang membangun Pelabuhan Kijing di Kabupaten Mempawah untuk mengatasi permasalahan tersebut. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui operasional di Pelabuhan Dwikora setelah diresmikannya Pelabuhan Kijing dan untuk mengetahui fungsi Pelabuhan Dwikora kedepannya. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif serta analisa SWOT. Hasil dari penelitian ini didapatkan bahwa Pelabuhan Dwikora tidak akan lagi beroperasi penuh seperti sebelumnya, Pelabuhan Dwikora hanya akan melayani arus penumpang serta sebagian arus barang *general cargo*, pemerintah membangun pelabuhan baru yang diharapkan dapat mengatasi berbagai keterbatasan yang terjadi di Pelabuhan Dwikora, pemindahan fungsi pelabuhan akan berdampak pada kerusakan jalan, berdasarkan hasil dari analisis SWOT menunjukkan bahwa strategi yang cocok untuk memaksimalkan fungsi Pelabuhan Dwikora Pontianak adalah dengan strategi SO.

Kata kunci: Analisa SWOT, Fungsi Pelabuhan Dwikora Pontianak, Pelabuhan

ABSTRACT

Pontianak Dwikora Port is the main port located in Pontianak City, West Kalimantan. However, in recent years, the condition of Pontianak's Dwikora Port is considered unfit to operate optimally because it has a limited capacity for large ships and is experiencing siltation. Therefore, the government is currently building Kijing Port in Mempawah Regency to overcome these problems. The purpose of this study is to determine the operations at Dwikora Port after the inauguration of Kijing Port and to determine the future function of Dwikora Port. This research uses descriptive method and SWOT analysis. The results of this study found that Dwikora Port will no longer be fully operational as before, Dwikora Port will only serve passenger flows and some general cargo flows, the government is building a new port which is expected to overcome various limitations that occur in Dwikora Port, port function relocation will be carried out. impact on road damage, based on the results of the SWOT analysis showed that a suitable strategy to maximize the function of Pontianak Dwikora Port is the SO strategy.

Keywords: Pontianak Dwikora Port Function, Port, SWOT Analysis

I. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pelabuhan adalah salah satu prasarana transportasi yang penting bagi sebuah negara terutama negara maritim seperti Indonesia. Pelabuhan mempunyai peran sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi, industri dan perdagangan di Indonesia maupun di dunia. Oleh karena itu pemerintah membuat program tol laut yang mana memiliki tujuan untuk memudahkan mobilitas manusia dan barang sehingga proses distribusi barang dapat menjadi semakin mudah dan harga bahan pokok merata di seluruh Indonesia.

Namun untuk saat ini kondisi pelabuhan di Indonesia sangat memprihatinkan. Hampir seluruh pelabuhan yang terdapat di Indonesia telah ketinggalan zaman. Pelabuhan di Indonesia memiliki kelemahan pada kualitas infrastruktur serta suprastruktur.

Pelabuhan Dwikora Pontianak yang melayani aktivitas terminal penumpang serta aktivitas bongkar muat barang, semakin hari semakin padat kegiatannya. Tetapi hal ini tidak didukung oleh pengembangan sarana dan prasarana yang memadai di pelabuhan. Selain itu Pelabuhan Dwikora Pontianak juga memiliki masalah teknis sedimentasi di hulu Sungai Landak dan Sungai Kapuas yang tinggi, untuk muara Sungai Kapuas terjadi pendangkalan 1,5m-3m hal ini mengharuskan adanya pengerukan 2 kali dalam setahun. Tentu saja ini menjadi masalah karena akan berdampak pada biaya operasional pelabuhan yang semakin tinggi. Perluasan lahan pelabuhan juga menjadi sulit untuk dilakukan diakibatkan lokasi pelabuhan yang terletak di wilayah perkotaan yang padat dengan bangunan.

Berdasarkan dari beberapa masalah diatas, maka pemerintah memutuskan untuk membangun pelabuhan baru yang diharapkan dapat mengatasi berbagai keterbatasan yang terjadi di Pelabuhan

Dwikora Pontianak. Pelabuhan yang direncanakan ini adalah pelabuhan internasional, yang dimana mempunyai fungsi sangat penting untuk membantu memajukan roda perekonomian di Kalimantan Barat, mengingat Kalimantan Barat terletak di persilangan rute perdagangan dunia. Pelabuhan internasional yang baru ini terletak di Pantai Kijing di Kecamatan Sungai Kunyit, Kabupaten Mempawah.

Perumusan Masalah

Dari rumusan masalah diatas maka peneliti merumuskan masalah apakah Pelabuhan Dwikora masih layak untuk menjadi tempat utama keluar masuknya semua barang atau akan pindah sepenuhnya ke Pelabuhan Kijing.

Tujuan Penelitian

Dengan memperhatikan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui aktifitas operasional di Pelabuhan Dwikora setelah diresmikannya Pelabuhan Kijing.
2. Untuk dapat mengetahui fungsi Pelabuhan Dwikora kedepannya.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Pelabuhan

Pelabuhan merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dengan dilengkapi oleh fasilitas terminal laut yaitu dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk proses bongkar muat barang, gudang laut dan tempat-tempat penyimpanan muatan dan gudang dimana barang-barang dapat disimpan ke daerah tujuan.

Peranan Pelabuhan

Peranan pelabuhan dikelompokkan menjadi:

1. Pelabuhan sebagai *interface*
2. Pelabuhan sebagai *link*
3. Pelabuhan sebagai *gateway*
4. Pelabuhan sebagai *industry entity*

Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2016 Tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Jenis Kapal

Selain dimensi kapal, karakteristik kapal seperti tipe dan fungsinya juga berpengaruh terhadap perencanaan pelabuhan. Tipe kapal juga mempengaruhi

tipe pelabuhan yang akan direncanakan. Kapal dibedakan menjadi beberapa tipe sesuai dengan fungsinya, yaitu:

1. Kapal penumpang
2. Kapal barang
 - a. Kapal barang umum
 - b. Kapal barang curah
3. Kapal tanker
4. Kapal khusus

Analisis SWOT

Untuk menganalisis kemampuan wilayah sebagai bahan pertimbangan dalam menganalisis arahan pengembangan infrastruktur diperlukan suatu pendekatan penilaian melalui pemilihan kekuatan yang akan dapat dikembangkan menjadi kegiatan-kegiatan strategis. Analisis yang berhubungan dengan perencanaan strategis ini salah satunya adalah Analisis SWOT. Analisis SWOT adalah suatu alat yang berfungsi untuk mengetahui peta kekuatan (*Strengths*), kelemahan (*Weakness*), peluang (*Opportunities*) dan ancaman (*Threats*) guna penentuan faktor unggulan dan strategi interaksi efektif yang tepat dilakukan (Sianipar, 2002). Dengan kata lain, analisis SWOT merupakan pendekatan pengambilan keputusan melalui pemilihan kekuatan yang akan dikembangkan dengan kegiatan-kegiatan strategis.

Analisis SWOT adalah proses identifikasi berbagai faktor secara sistematis guna menentukan rumusan yang tepat dan melakukan strategi perusahaan yang terbaik (Freddy Rangkuti, 2009). Analisis dapat memaksimalkan kekuatan (*Strengths*) dan peluang (*Opportunities*), namun pada waktu yang sama juga dapat meminimalkan kelemahan (*Weaknesses*) dan ancaman (*Threats*). Proses pengambilan suatu keputusan strategis selalu berkaitan erat dengan pengembangan misi, visi, tujuan, strategi serta kebijakan perusahaan. Oleh karena itu untuk perencanaan yang strategis diperlukan analisa dari masing-masing SWOT ini.

Prosedur dan Proses SWOT

Prosedur rencana kerja dan teknik kegiatan SWOT dapat dilakukan dengan urutan sebagai berikut, yaitu: kegiatan persiapan, kegiatan survei, kegiatan kompilasi data, kegiatan kajian dan analisis serta kegiatan penentuan solusi, alternatif dan rekomendasi.

Tabel 1. Analisis SWOT (Kearns, 1992)

IFAS EFAS	S (Strength) Tentukan Faktor Kekuatan Internal	W (Weakness) Tentukan Faktor Kelemahan Internal
	O (Opportunity) Tentukan Faktor Peluang Eksternal	T (Threat) Tentukan Faktor Ancaman Eksternal
	Strategi SO Menggunakan kekuatan guna memanfaatkan peluang	Strategi WO Meminimalkan kelemahan guna memanfaatkan Peluang
	Strategi ST Menggunakan kekuatan guna mengatasi ancaman	Strategi WT Meminimalkan kelemahan guna menghindari ancaman

Untuk itu penilaian dilakukan dengan model skala nilai, artinya nilai yang diberikan pada suatu faktor secara kualitatif seperti sangat setuju, setuju, cukup setuju, kurang setuju atau sangat tidak setuju dikonversikan ke dalam angka.

Dalam menilai urgensi, dukungan dan keterkaitan faktor internal dan eksternal dalam mencapai misi digunakan skala nilai 1-3. Dimana:

Angka 3 : sangat penting

Angka 2 : penting.

Angka 1 : tidak penting.

Angka 0 : artinya tidak ada keterkaitan antar faktor

III. METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian terletak di Kecamatan Pontianak Barat, Kota Pontianak. Pelabuhan Dwikora ini memiliki panjang 1.481 m dengan kedalaman -1.0 s/d -6.0 Mlws. Dan memiliki alur dengan panjang 90.000 m, lebar 60 s/d 80 m, dan kedalaman -2.0 s/d -9.0 mLWS.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini adalah dengan melakukan observasi lapangan, mengidentifikasi fungsi yang ada serta melakukan studi pustaka untuk analisa data. Pengumpulan data dilakukan dengan dua cara, yaitu:

1. Secara langsung, yaitu pengumpulan data yang dilakukan sendiri di lapangan baik melalui kuisioner, wawancara dengan penumpang, anak buah kapal barang, supir truk dan jajaran direksi dan karyawan di Pelabuhan Dwikora, dokumentasi maupun pengamatan visual atau observasi lapangan secara langsung untuk mendapatkan data primer.
2. Secara tidak langsung, yaitu pengumpulan data dari instansi terkait seperti PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Pontianak, PT. (Persero) Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni) untuk mendapatkan data sekunder berupa data jumlah bongkar muat barang di dalam dan luar negeri dan jumlah naik turun penumpang.

Tahap Penelitian

Adapun tahapan penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Tahap Persiapan

Tahap ini meliputi studi kepustakaan untuk inventarisasi jenis data instansional yang terdapat di Pelabuhan Dwikora Pontianak. Studi kepustakaan berdasarkan hasil penelitian, buku-buku, jurnal penelitian atau dokumen lainnya yang dapat memberikan gambaran umum mengenai keadaan wilayah serta perumusan metodologi. Persiapan survei meliputi kegiatan yang berhubungan dengan penyusunan *checklist* data dan persiapan peralatan.

2. Tahap Pelaksanaan

Tahap ini meliputi pelaksanaan orientasi, survei instansional maupun survei lapangan dalam rangka pengumpulan data. Pada tahap ini dilakukan pengisian dan pengolahan data serta pengujian data secara statistik agar tidak terjadi *overlappaing* data.

3. Tahap Penyelesaian

Pada tahap ini dilakukan analisa data dengan memperhatikan kebijakan-kebijakan yang menjadi acuan dalam proses analisis. Tahap ini berisi tentang berbagai analisis yang dituangkan dalam satu konsep berupa rekomendasi atau arah pengembangan fungsi Pelabuhan Dwikora kedepannya.

Langkah Kegiatan Kajian dan Analisis

Tahapan untuk kajian dan analisis SWOT:

1. Identifikasi data baik berupa data primer maupun data sekunder sesuai dengan metode SWOT.
2. Membuat pembobotan untuk masing-masing poin SWOT.
3. Membuat matriks agar memudahkan dalam analisis SWOT.
4. Menganalisa hasil matriks.

IV. ANALISIS DAN HASIL

Fasilitas Pelabuhan Pontianak

Pelabuhan Pontianak merupakan salah satu pelabuhan sungai dan menjadi pelabuhan utama di Kalimantan Barat. Perairan Pontianak mempunyai luas + 380.000 m². Kolam pelabuhan di Pelabuhan Pontianak sendiri memiliki luas 34,8 Ha dan kedalaman -4 LWS.

1. Jalan aksesnya identik dengan jalan yang ada di Kota Pontianak. Khusus jalan menuju kawasan industri memiliki panjang sekitar 11 km dan lebar jalan minimal 6 m dengan lapis aspal.
2. Dermaga Pelabuhan Pontianak memiliki 8 dermaga tambat dengan total panjang 812 m dan luas 18.881 m². Pelabuhan Pontianak juga mempunyai dermaga jety dengan panjang 55 m. Jenis Dermaga di Pelabuhan Pontianak dermaga tambatan beton.
3. Fasilitas gudang di Pelabuhan Dwikora hanya memiliki 1 unit dengan luas 1750 m². Dan lapangan *multi purpose* terdiri dari 4 titik dengan luas total 18.864 m². Sedangkan lapangan penumpukan peti kemas terdiri dari 7 titik lokasi dengan luas total 73.906 m².
4. Peralatan mekanis di Pelabuhan Dwikora digunakan untuk membantu aktivitas pelabuhan. Peralatan tersebut antara lain container crane, mobil crane, forklift, head truck, tronton, chassis, side loader, reach stacker, terminal traktor, rail mounted gantry crane, dan gantry jib crane.

Fasilitas Terminal Penumpang

Terminal penumpang memiliki luas sebesar 648 m² dan lapangan parkir seluas 3.667 m². Di terminal penumpang juga telah dilengkapi dengan fasilitas air bersih, listrik, mushola, WC dan ruang tunggu.

Identifikasi Faktor Internal

Faktor internal sebenarnya merupakan Strength (kekuatan) dan weakness (kelemahan) yang terdapat di wilayah studi. Melalui kuesioner, wawancara, survey lapangan dan tinjauan pustaka maka didapatkan beberapa hal yang termasuk dalam faktor internal, yaitu:

1. Strengths/Kekuatan (S)
Beberapa potensi yang ada di wilayah Pelabuhan Dwikora Pontianak adalah:
S1 Jalan menuju pelabuhan sudah tersedia.

S2 Sarana dan prasarana pendukung utama aktivitas Pelabuhan Dwikora Pontianak sudah lumayan lengkap.

S3 Sudah memiliki fasilitas air bersih.

S4 Sudah memiliki fasilitas listrik.

S5 Tersedianya rambu-rambu.

S6 Tercapainya Visi dan Misi.

S7 Tersedianya Sumber Daya Manusia (SDM) yang kompeten.

S8 Keamanan dan Kenyamanan pelabuhan.

S9 Terjaganya kebersihan pelabuhan.

2. Weakness/Kelemahan (W)

Beberapa kelemahan yang ada di wilayah Pelabuhan Dwikora Pontianak adalah:

W1 Lahan Pelabuhan Dwikora yang terbatas.

W2 Adanya sedimentasi yang terjadi di Sungai Kapuas membutuhkan biaya pengerukan yang sangat besar.

W3 Dibutuhkan biaya yang besar untuk pengembangan pelabuhan.

W4 Waktu datang dan berangkat kapal yang belum tepat.

Identifikasi Faktor Internal

Sedangkan faktor eksternal merupakan Opportunity (Peluang) dan Threats (ancaman) yang terdapat di wilayah studi, yaitu:

1. Opportunity/Peluang (O)

O1 Dapat membantu pertumbuhan perekonomian sekitar.

O2 Meningkatkan Pajak dan Pendapatan Daerah.

O3 Menyerap Tenaga Kerja.

O4 Tersedianya pilihan transportasi antar daerah/pulau.

2. Threats/Ancaman (T)

T1 Terjadi Antrean Kapal di Pelabuhan

T2 Pemindahan alih fungsi ke Pelabuhan Kijing dapat menyebabkan kerusakan jalan.

T3 Beroperasinya Pelabuhan Kijing akan melemahkan fungsi Pelabuhan Dwikora Pontianak.

T4 Akan memakan biaya yang sangat besar jika Pelabuhan Dwikora pindah seutuhnya ke Pelabuhan Kijing.

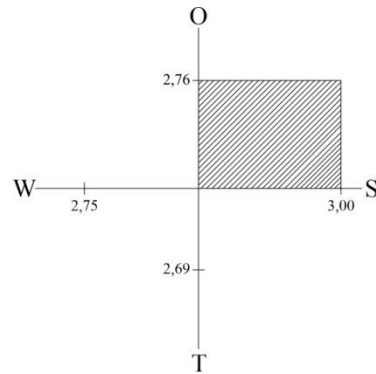
Penelitian dilakukan dengan cara penyebaran kuesioner terhadap penumpang, ABK kapal, karyawan pelabuhan dan supir truk yang dilakukan pada Bulan Februari 2021. Untuk jumlah responden penumpang sebanyak 24 orang, ABK kapal barang sebanyak 51 orang, jajaran direksi dan karyawan sebanyak 10 orang dan supir truk sebanyak 5 orang. Dengan total responden sebanyak 90 orang.

Tabel 2. Analisis Matriks SWOT (Hasil Analisa, 2021)

	Internal	
	Strenghts (S)	Weakness (W)
Eksternal		
Opportunity (O)	Strategi S-O Meningkatkan sarana dan prasarana yang akan dapat meningkatkan fungsi Pelabuhan Dwikora Pontianak sehingga dapat menyerap tenaga kerja lebih banyak, meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan pajak daerah.	Strategi W-O Memperluas lahan Pelabuhan Dwikora Pontianak agar dapat terus berfungsi dengan maksimal sehingga tetap dapat menyerap tenaga kerja lebih banyak.
Threats (T)	Strategi S-T Meningkatkan sarana dan prasarana Pelabuhan Dwikora Pontianak agar tetap dapat melayani pelayaran dan berfungsi dengan baik.	Strategi W-T Meminimalisir sedimentasi agar Pelabuhan Dwikora Pontianak tetap dapat berfungsi dengan baik.

Peta Kekuatan

Berdasarkan hasil perhitungan Tabel 4.1 sampai Tabel 4.8 di atas, didapat nilai rata-rata faktor kondisi dan urgensi atau bobot kepentingan *Strengths* (S) sebesar 2,81, *Weakness* (W) sebesar 2,66, *Opportunities* (O) sebesar 2,79 dan *Threats* (T) sebesar 2,69. Nilai-nilai tersebut kemudian dimasukkan ke dalam gambar peta kekuatan, sehingga didapat satu garis yang menggambarkan strategi yang dapat diambil. Pada gambar berikut dapat dilihat bahwa strategi untuk perencanaan dan pengembangan di Pelabuhan Dwikora Pontianak adalah SO karena terletak pada kuadran 1 yang bertitik tolak dengan menggunakan seluruh kekuatan yang ada untuk memperoleh peluang. Dan juga dapat dilihat bahwa nilai rata-rata kekuatan dan peluang Pelabuhan Dwikora adalah yang terbesar. Dimana ini menunjukkan bahwa Pelabuhan Dwikora Pontianak layak untuk tetap beroperasi.



Gambar 2. Penilaian Faktor-Faktor

Arus Barang 2015 hingga 2019

Pelabuhan Dwikora Pontianak selama ini melayani aktifitas bongkar muat barang yang mana biasanya dimuat dalam kontainer berukuran 20ft dan 40ft. Dan dari banyaknya arus barang yang keluar masuk Pelabuhan Dwikora Pontianak yang akan terus bertambah untuk tahun yang akan datang maka dapat dipastikan bahwa pelabuhan ini tidak mampu lagi untuk melayani arus barang yang keluar dan masuk. Hal ini terjadi dikarenakan Pelabuhan Dwikora Pontianak memiliki lahan penumpukan yang terbatas. Namun untuk jumlah peralatan proses bongkar muat yang tersedia sudah mencukupi dan dinilai sudah cukup efektif untuk pergerakan bongkar muat peti kemas. Oleh karena itu sebagian arus barang ini harus dipindahkan ke pelabuhan yang baru yaitu Pelabuhan Kijing dan Pelabuhan Dwikora Pontianak hanya akan menerima kapal kecil saja.

Arus Penumpang 2019 hingga 2021

Selain melayani arus barang, Pelabuhan Dwikora Pontianak juga melayani aktifitas kapal penumpang. Aktifitas arus penumpang yang terjadi di Pelabuhan Dwikora Pontianak dalam keadaan normal masih bisa dilayani secara maksimal oleh Pelabuhan Dwikora Pontianak. Akan tetapi saat libur hari raya umat beragama jumlah penumpang kapal akan melonjak. Namun hal ini masih dapat diatasi oleh Pelabuhan Dwikora Pontianak. Sehingga pelabuhan ini dapat tetap terus beroperasi melayani arus penumpang kedepannya.

Tabel 3. Data harian rata-rata jumlah dan berat tronton (Hasil Analisa, 2021)

Uraian	Jumlah	Satuan
Tronton Masuk	306	Unit
Tronton Keluar	295	Unit
Berat Bersih Tronton	8	Ton
Berat Kosong Kontainer	2	Ton
Berat maksimal kontainer + muatan	28	Ton
Berat Maks Kontainer 40ft	26,5	Ton
Berat Maks Kontainer 20 ft	28	Ton

Tabel 4. Data harian jika tronton diganti oleh truk (Hasil Analisa, 2021)

Uraian	Jumlah	Satuan
Berat Bersih Truk	2,5	Ton
Berat maksimal muatan	5	Ton
Berat maksimal truk + muatan	7,5	Ton
Jumlah Truk yang dibutuhkan	3365	Unit

Kondisi jalan raya di Kalimantan Barat paling tinggi berada di Kelas II A dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) adalah sebesar 10 Ton. Sedangkan berat rata-rata muatan satu kontainer dapat mencapai 28 Ton. Dan dapat dilihat dari data harian rata-rata jumlah dan berat tronton yang keluar dan masuk Pelabuhan Dwikora Pontianak sangatlah besar dan banyak. Yang mana jika nantinya Pelabuhan Kijing sudah beroperasi sepenuhnya maka dapat dipastikan jalanan yang ada sekarang akan rusak.

Banyaknya pengguna jalan yang tidak mematuhi batas Muatan Sumbu Terberat (MST) dan tidak sesuai dengan klasifikasi jalan serta kelas jalan, maka akan menyebabkan kerusakan infrastruktur jalan dan memperpendek umur pelayanan jalan.

Untuk meminimalisir kerusakan jalan dan kemacetan yang terjadi maka pemerintah berencana akan membangun Jembatan Kapuas 3 yang terletak di Desa Sungai Rengas, Kecamatan Sungai Kakap, Kabupaten Kubu Raya dan terhubung ke Jungkat, Kabupaten Mempawah.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil analisa dan wawancara di lapangan yang didapatkan maka dapat disimpulkan bahwa fungsi dan aktifitas dari Pelabuhan Dwikora Pontianak pasca beroperasinya Pelabuhan Kijing adalah:

1. Pelabuhan Dwikora tidak akan lagi beroperasi penuh seperti sebelumnya dikarenakan memiliki

beberapa kekurangan seperti contohnya adalah lapangan penumpukan yang terbatas dan sedimentasi yang terjadi di hulu Sungai Kapuas. Untuk melakukan pengerukan sedimentasi ini memakan biaya yang sangat besar per tahunnya.

2. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KP 787 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Pelabuhan Pontianak Provinsi Kalimantan Barat Bab III.1.2 Hinterland Pelabuhan menyatakan bahwa Terminal Dwikora direncanakan masih akan tetap beroperasi walaupun sebagian fungsinya akan dipindahkan ke Pelabuhan Kijing. Dan Pelabuhan Dwikora tidak akan lagi menerima kapal-kapal yang besar.
3. Pemerintah membangun pelabuhan baru yang diharapkan dapat mengatasi berbagai keterbatasan yang terjadi di Pelabuhan Dwikora Pontianak Pelabuhan internasional yang baru ini terletak di Pantai Kijing di Kecamatan Sungai Kunyit, Kabupaten Mempawah.
4. Pemindahan fungsi pelabuhan ini akan berdampak pada kerusakan jalan. Mengingat berapa banyak jumlah dan muatan tronton yang akan keluar masuk pelabuhan. Namun untuk hal ini sudah pasti akan menjadi tanggung jawab pemerintah pusat.
5. Pemerintah berencana membangun jembatan Kapuas 3 untuk meminimalisir kerusakan jalan dan juga kemacetan yang terletak di Desa Sungai Rengas, Kecamatan Sungai Kakap, Kabupaten Kubu Raya dan terhubung ke Jungkat, Kabupaten Mempawah.
6. Berdasarkan hasil dari analisis SWOT menunjukkan bahwa strategi yang cocok untuk memaksimalkan fungsi Pelabuhan Dwikora Pontianak adalah dengan strategi SO yaitu meningkatkan sarana dan prasarana yang akan dapat memaksimalkan fungsi Pelabuhan Dwikora Pontianak sehingga akan dapat menyerap tenaga kerja lebih banyak, meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan juga meningkatkan pajak daerah.

Saran

Diharapkan Pelabuhan Dwikora Pontianak dapat meningkatkan sistem pelayanan yang lebih baik untuk seluruh sistem fasilitas yang ada. Dan untuk meningkatkan pelayanan Pelabuhan Dwikora, maka harus ada komitmen yang tinggi dari Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah dalam membangun sarana dan prasarana pendukung agar Pelabuhan Dwikora dapat beroperasi dengan maksimal kedepannya.

Serta diharapkan adanya peningkatan klasifikasi kelas jalan agar dapat lebih maksimal melayani angkutan darat.

REFERENSI

- Nurhadini, A., Rafie., Indrayadi, M., 2019. *Optimasi Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas di Pelabuhan Dwikora Pontianak.*
- Kementrian Perhubungan. 2016. *Tentang Rencana Induk Pelabuhan Pontianak Provinsi Kalimantan Barat.*
- Kramadibrata, Soedjono. 2002. *Perencanaan Pelabuhan.* Bandung: ITB.
- Rangkuti, Freddy. 2001. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis.* Jakarta: PT.Gramedia Pustaka Utama.
- Rangkuti, Freddy. 2009. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis.* Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Republik Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 787 Tahun 2016 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Pontianak Provinsi Kalimantan Barat.*
- Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan.*
- Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*
- Triadmojo, Bambang. 2008. *Pelabuhan.* Yogyakarta: Beta Offset.